



## Mise en voie express concédée de l'axe EURO 21 de LIMOGES aux PYRENEES

La « RN 21 de Limoges à Tarbes » est d'ores et déjà inscrite dans le projet consolidé du SNIT de janvier 2011. Elle figure dans l'action ROU 6 qui a pour objectif de « renforcer l'accessibilité des territoires dont les populations souffrent d'enclavement ».

En effet, comme l'a montré l'étude d'EGIS mobilité<sup>1</sup>, la mise en voie express concédée de la RN 21, qui traverse cinq départements ruraux –la Haute-Vienne, la Dordogne, le Lot-et-Garonne, le Gers et les Hautes-Pyrénées- et dessert un territoire grand comme deux fois la Belgique sans axe autoroutier nord-sud, permettrait :

- l'accessibilité aux pôles de services (santé, lycées, formation professionnelle, loisirs...), aux futures gares TGV de Limoges et d'Agen et aux pôles touristiques (développement de l'économie résidentielle et présentielle) ;
- l'attractivité des territoires, avec le développement de plates-formes multimodales pour améliorer la logistique des entreprises de production (développement de l'économie productive) ;
- l'élargissement des bassins d'emplois et l'augmentation du PIB des territoires desservis<sup>2</sup>.

**Mais les conclusions d'EGIS mobilité sont également très positives au regard des trois autres enjeux du SNIT et des quatre axes du Grenelle de l'environnement.**

En ce qui concerne les enjeux du SNIT :

- **l'enjeu de sécurité** est satisfait par la division potentielle, par trois à quatre, de la centaine d'accidents corporels qu'on dénombre annuellement sur cet itinéraire. La mise en voie express concédée permettrait d'épargner, chaque année huit à neuf vies humaines et trente-cinq blessés graves ;
- **l'enjeu de congestion** trouve deux réponses avec l'absorption d'une partie des transits nord-sud des rocade saturées de Bordeaux et de Toulouse et, lorsque la traversée « ferroutière » des Pyrénées centrales sera réalisée, des frontières océanique et méditerranéenne de Biriadou et du Perthus déjà engorgées par le passage de plus de 20 000 camions par jour ; **l'enjeu d'équité territoriale** avec le désenclavement des quatre départements de l'est de l'Aquitaine (Dordogne et Lot-et-Garonne) et de l'ouest de Midi-Pyrénées (Gers et Hautes – Pyrénées), restés à l'écart des dynamiques régionales.

---

<sup>1</sup> Le cabinet d'étude EGIS mobilité, filiale de la Caisse des Dépôts, avait réalisé préalablement, les études des Schémas Régionaux d'Infrastructures de Transport (SRIT) d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées.

<sup>2</sup> Voir l'étude de simulation de performance économique de l'EURO 21 réalisée par la FNTF, à partir du logiciel POULIT.



Quant aux quatre axes du Grenelle de l'environnement, le projet EURO 21 y répond :

- il est complémentaire du réseau ferroviaire existant<sup>3</sup> et pourra être en connexion intermodale avec la future traversée « ferrouitière » des Pyrénées centrales et avec les gares TGV d'Agen et de Limoges (axe 1) ;
- il renforcera la multipolarité des régions et participera ainsi à la revitalisation des territoires fragilisés de l'est de l'Aquitaine et de l'ouest de Midi-Pyrénées (axe 2) ;
- il permettra de mieux organiser les déplacements dans les aires métropolitaines de Bordeaux et de Toulouse (axe 3) ;
- il améliorera le bilan des nuisances induites par la traversée d'une centaine de communes et de 22 agglomérations, et préservera la qualité de vie des riverains de la route nationale (axe 4).

**En répondant aux quatre enjeux du SNIT et du Grenelle de l'Environnement, le projet EURO 21 devrait avoir sa place, en complémentarité intermodale avec la NTP (Nouvelle Traversée des Pyrénées) parmi les grands projets routiers du SNIT.**

L'axe EURO 21, qui se situe sur le plus court chemin de Paris / Saragosse / Madrid, pourrait ainsi intégrer le réseau transeuropéen de transport en renforçant le volet routier de l'axe ferroviaire n°16 du RTE-T Paris-Madrid-Algésiras/Sinès.

Cette « Route Nord Europe - Péninsule Ibérique » (RNE - PI) viendrait compléter, pour la partie française, l'intermodalité de l'axe 16 en permettant l'installation de plates-formes multimodales aux principaux carrefours de l'axe nord-sud EURO 21 avec les grandes infrastructures ouest-est déjà existantes.<sup>4</sup>

Enfin, du fait de sa rentabilité économique et sociale démontrée par l'étude EGIS, ce projet intéresse déjà deux concessionnaires qui souhaiteraient pouvoir y expérimenter un nouveau concept de voie express concédée. Ce nouveau type d'infrastructure routière serait moins coûteux qu'une autoroute et permettrait aux concessionnaires de réaliser le projet EURO 21 sans avoir à recourir aux financements de l'Etat et des collectivités locales.

Dès lors la participation de l'Etat, maître d'ouvrage de la RN 21, se limiterait au financement des études et de la communication nécessaires à la consultation des concessionnaires et au débat public.

---

<sup>3</sup> La voie ferrée Agen-Périgueux est une voie unique (deux trains ne peuvent pas s'y croiser), non électrifiée qui dessert le Fumélois et le Périgord noir. La ligne Agen-Auch n'est plus utilisée pour le transport de voyageurs et, au sud d'Auch, il n'y a jamais eu de ligne ferroviaire jusqu'aux Pyrénées.

<sup>4</sup> La RN 21 permet d'accéder :

- à Limoges : à l'A20 et à la future gare TGV de la LGV Limoges-Poitiers
- à Périgueux : à l'A89 et à la ligne ferroviaire Bordeaux-Lyon
- à Agen : à l'A62 et à la future gare TGV de la LGV Bordeaux-Toulouse
- à Lannemezan : à l'A64 et à la future traversée des Pyrénées centrales par ferroutage.